Der Kampf

des

Fabrik- und Handelsstandes

gegen

die Eisenbahnverwaltungen.



Separat-Abdruck aus der „Magdeburgischen Zeitung". August 1860.



Artikel I.

Die Existenz des Kampfes zwischen den bezeichneten zwei großen und mächtigen Körperschaften ist eben so wenig zu leugnen, als die erhebliche Ausdehnung, welche derselbe gewonnen hat. Beide Parteien ringen jetzt mit einander „um das Maß ihrer gegenseitigen Rechte und ihrer gegenseitigen Pflichten“. Sind diese, so kann man fragen, aber nicht vorlängst schon geordnet? Leben wir nach ihnen nicht schon seit Gründung der Bahnen? Und wenn es nicht so wäre, woher immitten einer ruhigen Strömung des Verkehrslebens die Behauptung eines so erbitterten, tief greifenden Zwiespaltes derjenigen, welche als die zwei einflußreichsten Factoren die ganzen volkswirthschaftlichen Interessen dermalen beherrschen? Und dennoch, es ist so! Wir verweisen einfach auf die Erscheinungen, welche die Tagespresse uns zugeführt hat. Denn in einer unglaublich raschen Aufeinanderfolge, kaum in Zwischenräumen von Woche zu Woche, nein fast von Tagen zu Tagen finden wir in eben so zahlreichen als achtbaren Blättern aller Deutschen Lande den Streit über jene Rechte und Pflichten der Eisenbahnverwaltungen wie der Verkehrswelt begonnen und neuerdings mit solcher Energie fortgeführt. daß niemand mehr diesen bedeutungsvollen Wahrnehmungen sich zu entziehen vermag. Wir wollen nur auf die Tagesblätter von Köln, Elberfeld, Hannover, Hamburg, Leipzig, Dresden, Chemnitz, Augsburg, Prag, Wien und Triest, so wie auf andre Zeitungen hinweisen, um dies zu constatiren. Man kämpft darin seitens des Fabrik- und Handelsstandes gegen die Anmaßungen und die autonomische Gewalt der eng vereinten 49 Deutschen Eisenbahnverwaltungen und dünkt sich schwer bedroht, wenn diesen ferner gestattet bleiben solle, nach ihrer Willkür die Reglements des Verkehrs auf ihren Bahnen fest zu stellen. Ja sogar einzelne Broschüren und separate Schriften größern Umfanges haben bereits begonnen hierüber an das Tageslicht zu treten und wir erwähnen davon als eine wohl der beachtlichsten diejenige, welche von dem Handelsstande zu Dresden so wie von dem Fabrik- und Handelsstande zu Chemnitz als deren gemeinschaftliches Bekenntniß und Petition den königl. Sächsischen Ministerien des Innern und der Justiz schon im Juni d. J. überreicht worden ist. Im Druck der Hofbuchdruckerei von Meinhold u. Söhne zu Dresden erschienen, trägt dieselbe den Titel: „Das Frachtgeschäft der Eisenbahnen, kritisch beleuchtet aus Anlaß der bevorstehenden dritten und letzten Lesung des Entwurfs eines allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches Titel V. Buch III., lautend: vom Frachtgeschäft; eine Gegenschrift des Dresdener und Chemnitzer Handels- und Fabrikstandes gegen die Denkschrift der Eisenbahnverwaltungen vom 12. December 1859 und gegen deren Abänderungsvorschläge vom 25. Januar 1860.“

Mit Vorführung des Titels dieser Broschüre haben wir zugleich den Kern der ganzen Frage bezeichnet. Es handelt sich demnach um den fünften Titel Buch III. des von der Nürnberger Commission aufgestellten Entwurfs eines allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches, lautend: „vom Frachtgeschäft“. Die Verkehrtreibenden halten mit aller Kraft, wie an dem Anker ihres Fahrzeuges auf sturmbewegter See, fest daran. Die Eisenbahnverwaltungen wollen dagegen in seinen Vorschriften den Untergang ihres revenüenreichen Geschäfts finden. Was Wunder nun, wenn sie wie feindliche Brüder sich gegenüber stehen und mit allen denkbaren Mitteln um den Sieg ringen. Vielleicht tragen wir mit unsern Erörterungen etwas zur Aufklärung bei. Aber der Stoff ist so reichhaltig, daß wir bei allen Kürzungen nicht so schnell zum Abschlusse damit kommen werden.

Zunächst haben wir daran zurück zu erinnern, daß in Folge eines Bundesbeschlusses vom 18. December 1856 Commissare aus den Deutschen Einzelstaaten in Nürnberg zusammentraten, um einen Entwurf eines allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs aufzustellen. Diese Arbeit ist in so weit beendet, als der aufgestellte Entwurf schon seine zweite Lesung erfahren hat und die Commission im Begriff steht, sich der nochmaligen dritten und letzten Lesung zuzuwenden. Es ist einige Wahrscheinlichkeit dafür vorhanden, daß der Entwurf sodann als ein Deutsches Nationalgesetz werde verkündet werden.

Was aber dann einmal in Gesetzkraft besteht, wird bei der Eigenthümlichkeit unsrer staatlichen Verhältnisse wohl eine lange Reihe von Jahren unverändert bestehen, das Gute wie das Mangelhafte. Daraus folgt für die Parteien, ohne allen Verzug vorzuschreiten, wenn sie ihre Interessen noch rechtzeitig geschützt sehen wollen. Der Tit. V. umfaßt 28 einzelne Gesetzartikel und bestimmt, daß vorzugsweise auch die Eisenbahnverwaltungen denselben unterworfen sein sollen. Er faßt die praktischen Bedürfnisse des Verkehrs in's Auge, schützt den kleinen wie großen Handel und Wandel und vernichtet zu diesem Zwecke die einseitig und deshalb willkürlich von den Eisenbahnverwaltungen seither geübte Gewalt, durch Reglements den ganzen Güterverkehr und die Art ihrer Haftpflicht nach ihrem Gutdünken reguliren zu können.

Aus dem „Vereinsreglement für den Güterverkehr", welches im Jahre 1856 von 49 Deutschen Eisenbahnverwaltungen, unter denen sich auch Staatsbahnverwaltungen befanden, abgeschlossen worden ist, heben wir folgende wichtigere Vorschriften hervor: 1) Eine um zwei Tage verspätete Lieferung verpflichtet die Eisenbahnverwaltung zum Fallenlassen der Hälfte ihres Frachtlohnes; 2) wenn eine längere Verspätung der Lieferung eintritt (also selbst Wochen und Monate lang), so verliert die Eisenbahn mehr nicht als die ganze Fracht; 3) aber auch diese geringe Entschädigung fällt hinweg, dafern die Zahl und die Beschaffenheit der vorhandenen Betriebsmittel die Verladung „nicht thunlich" gemacht; 4) wenn der Werth einer Waare nicht declarirt ist, wird bei deren Beschädigung, Vernichtung oder Abhandenkommen der Centner nur mit 20 Thalern entschädigt; bei erfolgter Werthdeclaration dagegen ist ein Frachtzuschlag zu leisten; auf Waaren, welche die Eisenbahnverwaltung für „gefährliche" erklärt, wird niemals eine Entschädigung geleistet; 5) auch bleiben die Eisenbahnverwaltungen von einer Entschädigung, also selbst von den 20 Thlrn. pr. Centner befreit, wenn die Versender ihre Waaren in ganzen Wagenladungen verladen haben; 6) eine Entschädigung auf entzogenen Gewinn, sei dieser durch die längste Verspätung der Lieferung oder durch Beschädigung, Vernichtung oder Abhandenkommen der Waare herbeigeführt, wird niemals, auch bei declarirten Gütern nicht geleistet; 7) bei Beschädigungen verpackter Güter tritt nur dann eine Haftpflicht der Eisenbahnverwaltungen ein, wenn solche äußerlich erkennbar sind und die äußerlich erkennbare Beschädigung in ersichtlichem, unmittelbarem Zusammenhange zu der Beschädigung des Inhalts steht; 8) alle Schadenansprüche fallen weg, wenn der Anspruch nicht sofort bei Uebernahme der Güter, beziehentlich vor Oeffnung der Colli vom Empfänger bei der Eisenbahnverwaltung angemeldet und dargelegt wird; 9) für Gewichtsdefecte wird etwas nicht vergütet, dafern nicht bei trockenen Gütern mehr als ein Procent und bei nassen Gütern mehr als zwei Procent verloren gegangen sind.

Der Fabrik- und Handelsstand findet in derartigen, auch heute noch in ungeschwächter Anwendung stehenden Reglements die drückendsten Härten und die schwersten Gefährdungen seiner Interessen. Und betrachtet man die Tragweite solcher willkürlichen Vorschriften der Eisenbahnverwaltungen etwas näher, so kann man dem Fabrik- und Handelsstande darin nur beistimmen. Denn wenn, um nur einige Betrachtungen daran anzuknüpfen, die Eisenbahn nicht mehr als ihre Fracht verlieren soll, wenn sie eine zur Messe bestimmte Waare erst wochenlang nach der Messe geliefert hat, ja wenn sie auch nicht einmal ihrer Fracht verlustig zu gehen braucht, dafern sie sich auf die dehnbare Reglementsbestimmung beruft, daß die Zahl und Beschaffenheit der vorhandenen Betriebsmittel den Transport „nicht thunlich" gemacht habe, so hört damit aller Schutz für einen sichern Verkehr auf. Wenn ferner eine ohne specielle Werthangabe versendete Waare bei Beschädigung oder Verlust nur mit 20 Thlr. per Centner zum Ersatz kommen soll, während aus deren Benennung z. B Seide, Wolle, Tücher 2c. schon hervorgeht, daß sie einen weit größeren Werth besitze; wenn sodann bei Versendungen in ganzen Wagenladungen der Versender betrachtet wird, als habe er die Wagen nur ermietet, um bei'm mangelhaften Bahnbetriebe die entstehenden Beschädigungen und Verluste von sich ab- und dem Empfänger selbst auflasten zu können; wenn weiter der Empfänger eines im Aeußeren schwer verletzten Frachtgutes, dessen Inhalt Bruch oder Zerstörung erfahren hat, erst nachweisen soll, daß die äußere Beschädigung mit der Zerstörung im Innern in unmittelbarem und ersichtlichem Zusammenhange stehe; wenn hiernächst der Empfänger bei Uebernahme und vor Oeffnung des Collos seinen Entschädigungsanspruch angemeldet und auch noch dargelegt haben muß, dafern ihm sein Anspruch nicht für immer und gänzlich abgeschnitten sein soll, so verstoßen derartige Bestimmungen gegen alles das, was wir seither Billigkeit und Recht genannt haben. Insbesondere gilt dies auch von dem Punkte des Reglements, wonach 1 und beziehentlich 2 Procent Gewichtsmanco von den Eisenbahnen

nicht ersetzt zu werden brauchen, während doch jedermann weiß, daß eine unendlich große Zahl von Waarengattungen auch bei einem Transporte von 50 und 100 Meilen nicht den geringsten Gewichtsabgang erleidet, und jedermann begreifen wird, daß mit derartigen Vorschriften über den Nichtersatz so erheblicher Mancos den gefährlichsten Unrechtfertigkeiten Thor und Thür geöffnet wird. Der in Nürnberg geschaffene Titel V. über das Frachtgeschäft hat nun in richtiger Erkenntniß der Gefahren und der Rechtlosigkeit, denen die Verkehrtreibenden durch jene Reglements der Eisenbahnverwaltungen ausgesetzt sind, diese mit all ihren Willkürlichkeiten verworfen und zum Schutze des Verkehrs bündige und feste Normen, welche nicht überschritten werden dürfen, aufgestellt. Wir werden auf diese Gesetznormen, und welche thatsächliche Vorgänge sich daraus entwickelt haben, in unserm nächsten Artikel speciell zurück kommen.

Artikel II.

Unsern ersten Artikel schlossen wir mit einem Hinweise auf die Normen, welche von der Nürnberger Commission im Tit. V. des Entwurfs eines allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs über das Frachtgeschäft bei der zweiten Lesung aufgestellt worden sind. Wir wollen die wichtigsten davon in Nachfolgendem vorführen: „Die Bestimmungen des Tit. V. finden auch Anwendung auf die Eisenbahnen. — Der Frachtbrief dient als Beweis über den Vertrag zwischen dem Frachtführer und dem Absender. — Ist über die Zeit der Lieferung im Frachtvertrage nichts bedungen, so wird die Frist, innerhalb deren der Frachtführer die Reise antreten muß, durch den Ortsgebrauch und in dessen Ermanglung durch das richterliche Ermessen bestimmt In allen Fällen hat der Frachtführer unter gleichen Umständen den Transport so viel als möglich nach der Reihenfolge der Anmeldung der Frachtstücke zu bewirken. — Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major), oder durch innern Verderb, oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist. — Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der bedungenen oder üblichen Lieferungszeit entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß er die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können. — Ist für den Fall verspäteter Ablieferung ein Abzug an der Fracht oder deren Verlust bedungen, so kann auch der Ersatz des diesen Betrag übersteigenden Schadens gefordert werden, welcher durch die verspätete Ablieferung entstanden ist. Fällt dem Frachtführer dabei kein Verschulden zur Last, so kann wegen der verspäteten Ablieferung weder die Fracht inne behalten noch ein Abzug an derselben gemacht werden. — Der Frachtführer haftet für seine Leute, für die Zwischenfrachtführer und für andre Personen, deren er sich bei Ausführung des von ihm übernommenen Transports bedient. — Ein Zwischenfrachtführer übernimmt durch Annahme der Waare nebst Frachtbrief eine selbstständige Verbindlichkeit, die Waare dem Frachtbriefe gemäß an den Empfänger abzuliefern. — Verträge (Reglements), durch welche die vorstehenden gesetzlichen Verpflichtungen des Frachtführers zum Schadenersatze beschränkt oder aufgehoben werden sollen, haben keine rechtliche Wirkung"

An diese Gesetzvorschriften reihen sich noch viele andre an, und wenn diese auch keineswegs von untergeordneter Bedeutung sind, so genügen uns doch für unsern Zweck die vorbemerkten, in so fern die vorbemerkten auch durch Verträge der beiden Contrahenten nicht alterirt werden dürfen, während die von uns unerwähnt gelassenen Normen solche sind, welche zum Theil wenigstens noch durch Separatverträge und Reglements einer Modification unterliegen können. Im ersten Augenblicke mag es allerdings sonderbar erscheinen, eine Gesetzvorschrift zu finden, welche den Parteien verbietet unter sich anders zu contrahiren, als das Gesetz bestimmt. Allein wir müssen für den concreten Fall dies dennoch für eine Nothwendigkeit erkennen Denn muß in freien Staaten auch die Freiheit der Verträge in der Regel als der Ausfluß der vernünftigen freien Bewegung der Gesellschaft im Staate betrachtet und zugelassen werden, so kann solche doch nur in so weit geheiligt sein, als nicht die neben uns stehenden Glieder derselben Gesellschaft in ihrer gleichen Freiheit und in ihren gleichen Rechten beeinträchtigt werden. Und dies ist unter gewisser Voraussetzung möglich, wie wir bei Betrachtung der Stellung der Eisenbahnverwaltungen und bei dem, was sie zeither mit ihren Reglements durchgeführt, leider wahrnehmen müssen. Denn die Eisenbahnverwaltungen befinden sich dermalen factisch im Besitze eines Monopols. Wenige Eisenbahn- und Dampfschifffahrtslinien

ausgenommen, haben dieselben keine Concurrenzen neben sich. Im Alleinbesitz und Alleinbeherrschung aller Communication auf den großen Verkehrsrouten muß sich die Verkehrswelt derselben jetzt bedienen, will sie ihre Existenz und Subsistenz noch behaupten. Im unangetasteten Besitze so einflußreicher Gewalt transportiren die Eisenbahnen daher heute für niemanden, welcher nicht vorher und bei Uebergabe seines Frachtgutes den Bedingungen ihrer Reglements sich ausdrücklich oder stillschweigend unterworfen hat. Ein eigentliches Contrahiren, ein Verhandeln über die Bedingungen des Transports kommt daher bei der Stückgüterversendung gar nicht mehr vor, die Eisenbahnverwaltungen haben vielmehr stereotyp und Jahre voraus ihre Frachtbriefformulare und auf deren Rückseite wohlweislich alle die schweren, drückenden Vorschriften und Hinweise auf ihre Reglements aufdrucken lassen, denen sich der Absender von Gütern willenlos zu beugen hat, will er so glücklich sein, seine Waare transportirt zu sehen. Und wie diese Reglements lauten, wie die Eisenbahnverwaltungen einseitig, willkürlich und zur großen Gefahr für den Handels- und Fabrikstand, ja für die allgemeinen volkswirthschaftlichen Interessen damit ihre Haftpflicht für ihre und ihrer Leute Verschuldungen und Nachlässigkeiten theils gänzlich zu beseitigen, theils auf das geringste Maß abzumindern gewußt haben, haben wir aus der Vorführung dieser Reglements im ersten Artikel bereits gesehen. Dieselben sind aber vom Standpunkte der guten Sitten wie von dem des Rechts aus durchaus verwerflich und unzuläßig. Denn besitzen die Eisenbahnverwaltungen ein factisches Monopol, **muß** die Verkehrswelt sich also ihrer bedienen, so liegt darin ein so mächtiger Zwang, ein so gebieterischer Einfluß, welcher alle Willensfreiheit des andern Contrahenten, des Versenders, ausschließt Nach den Gesetzgebungen aller civilisirten Staaten von der Codification der Römischen Gesetze an bis herab auf den heutigen Tag werden aber nur diejenigen Verträge für zuläßig und rechtsgültig erklärt, bei deren Schließung beide Contrahenten ohne Furcht, Zwang und gebieterische Einflüsse in voller Freiheit des Willens sich befanden und die Möglichkeit unverkümmerter Selbstbestimmung vorhanden war. Mit gutem Bedacht schreibt daher der Gesetzentwurf Tit. V. im Art. 376. vor, daß Verträge, durch welche die bezeichneten gesetzlichen Verpflichtungen des Frachtführers zum Schadenersatze beschränkt oder aufgehoben werden sollten, durchaus von keiner rechtlichen Wirkung begleitet seien. Denn es ist einleuchtend, daß ohne dergleichen gesetzliches Verbot die Eisenbahnverwaltungen ihre monopolistische Stellung und die damit verbundene Macht gegen die Verkehrtreibenden nach wie vor benutzen und für sie nur transportiren würden, wenn dieselben vorerst den schweren Reglements sich schriftlich oder nicht schriftlich ausdrücklich oder stillschweigend submittirt hätten.

Es lag in der Natur der Dinge, daß die Eisenbahnverwaltungen sofort alle Anstrengungen machten, jenen Gesetzbestimmungen mit allem Nachdrucke entgegen zu treten, um ihre alte willkürliche und gefährliche Gewalt, von ihnen „Autonomie" genannt, sich zu sichern. Von diesem Zeitpunkte ab tritt uns nun in Bezug hierauf eine Menge von höchst beachtenswerthen, wenn auch überall hin noch nicht ganz vollständig aufgeklärten thatsächlichen Erscheinungen entgegen. Zunächst nämlich traten die Eisenbahnverwaltungen zu Conferenzen zusammen und erwählten aus sich eine Commission zum Zwecke der Bearbeitung einer den Gesetzentwurf bekämpfenden Denkschrift, so wie überhaupt zu dem Zwecke, alle die Schritte zu unternehmen, welche die Commission für nothwendig oder nützlich erachten würde, um die Verwerfung des Tit. V. und die ungeschwächte Wiederherstellung ihrer zeitherigen Autonomie zu erringen. Hierauf erschien auch deren Denkschrift am 12. December 1859, und später, am 25. Januar 1860, deren darauf gegründete Abänderungsvorschläge. Beide Schriftstücke wurden den gesammten Deutschen Einzelregierungen mit der Bitte überreicht, ihre Bevollmächtigten für Nürnberg darnach mit Weisung versehen zu wollen. Diese Denkschrift der Eisenbahnverwaltungen, in ihrem ganzen Texte in der Oeffentlichkeit nirgends erschienen, schien anfänglich als ein Geheimniß bewahrt worden oder doch nur solchen zugänglich gemacht zu sein, von denen eine Begünstigung der Bahnen erwartet werden durfte. Später aber dennoch in ihrem ganzen Umfange einigen Kreisen des Fabrik- und Handelsstandes bekannt geworden, hat dieselbe von dort aus auch die eingehendste und gerechteste Kritik, namentlich in der oben erwähnten Gegenschrift des Dresdner und Chemnitzer Fabrik- und Handelsstandes erfahren. Sie verdiente auch eine solche wegen der exorbitanten Lehren, die sie darin geltend zu machen trachtet. Das Resultat der höchst umfänglichen Denkschrift geht nämlich dahin: „daß die Bestimmungen des Gesetzentwurfs für die Eisenbahnverwaltungen gar nicht ausführbar und deshalb unmöglich seien. Und würde man dennoch auf deren Ausführung bestehen, so würden die Eisenbahnverwaltungen allenthalben da, wo der Gesetzentwurf ihnen noch eine Freiheit der Bewegung lasse, durch Verträge

(d. h. durch neue veränderte Reglements) dafür sorgen müssen, daß die Gesetzbestimmungen außer Anwendung gesetzt würden, was sie nicht wünschten, und weshalb es geeigneter sei ihnen ihre zeitherige Autonomie zu belassen. Die erwähnte Unausführbarkeit suchen sie theils mit technischen Schwierigkeiten, theils mit der Unzuverlässigkeit ihrer gewöhnlichen Arbeiter und Bediensteten, theils mit unabwendbaren Naturereignissen, theils mit verschiedenen Betriebshindernissen und sonst noch zu unterstützen, bezeichnen die Gesetzvorschriften als gegen die guten Sitten und gegen alles Recht verstoßend und nennen dieselben endlich ein „Attentat“ auf die Kassen ihrer Bahnen. Nebenher stellt die Denkschrift auch noch folgende Lehren auf: „Die Eisenbahnverwaltungen seien keine physische Person, sondern eine moralische, juristische, welche niemals eines böslichen Vergehens gegen eine bestimmte physische Person (Kaufmann, Absender) fähig gedacht werden könne, während die physische Person (Kaufmann, Absender) allerdings einer solchen Böswilligkeit in ihren Beziehungen zu andern Rechtssubjecten fähig und um so fähiger dann dazu gedacht werden könne, je weniger das andre Rechtssubject, die juristische Person (die Eisenbahnverwaltung), in gleicher Lage beweglicher Willensäußerung mit ihr sich befinde. Dies sei außer aller Beachtung geblieben und daraus eine unhaltbare Präsumtion gegen die Eisenbahnverwaltungen hervor gegangen. Wider die gesetzliche Präsumtion sich durch Beweis der betrüglichen Handlungen der Leute des Absenders wehren zu wollen, sei völlig unthunlich, weil dem Frachtführer darüber die Wissenschaft fehle, sie ihm auch nicht zugeführt werden würde. Für ihre Arbeiter und Leute könnten die Eisenbahnverwaltungen keine Garantie übernehmen, wenn sie nicht frei alle Formen des Verkehrs (wahrscheinlich durch ihre beliebten autonomischen Reglements) bestimmen könnten. Diese Leute seien weniger gebildet, gehörten der arbeitenden Klasse an, sie hätten die Manipulationen des Geschäfts in Händen, von ihrer dienstlichen Aufmerksamkeit und Ueberlegungskraft und von deren Thun und Lassen hänge der Eisenbahnbetrieb mit ab, und wisse man dies, so fordre man von den Verwaltungen etwas wider besseres Wissen, also mit jedem Rechtsbegriffe Unverträgliches. Auch sei nicht zu übersehen, daß diejenigen, welche zu ihren Privatzwecken von der Beförderung durch die Eisenbahnen Gebrauch machten, sich auch bei den Folgen der mit den Eisenbahnen verbundenen Gefahren und Uebel betheiligen müßten.“

Solche Lehren richten sich selbst. Denn wenn behauptet wird, die Eisenbahnverwaltungen seien niemals einer Nachlässigkeit, durch welche zumeist die größten Unglücksfälle herbeigeführt zu werden pflegen, fähig, wohl aber könne dem Absender von Gütern jedwede Verschuldung zugetraut werden; wenn weiter behauptet wird, die Eisenbahnverwaltungen hätten ihre Beamten und Bediensteten nirgends zu vertreten, während bekanntlich jeder andre Principal in den Arbeiten und Thätigkeiten für ihn seine Leute mit voller Verantwortlichkeit zu vertreten schuldig ist; wenn endlich behauptet wird, der Absender habe alle Gefahren und Uebel, welche sich durch Nachlässigkeiten und Versehen auf den Bahnen ereignen, in Mitleidenschaft ruhig mit hinzunehmen, weil er sich eben zu seinen Privatzwecken erlaubt hat, die Bahn mit zu benutzen; so hört damit alles auf, was wir zeither in einem Rechtsstaate als Recht gekannt haben. Und wir schließen uns diesfalls mit ganzem Beifall dem Handelsstande zu Leipzig an, wenn derselbe in seiner dem Sächsischen Ministerium der Justiz überreichten Reclamationsschrift gegen die Denkschrift der Eisenbahnverwaltungen die Worte mit einfließen läßt: „Warum schlägt die Denkschrift nicht lieber gleich den Satz vor: „„Eisenbahnverwaltungen können nicht verklagt werden.““

Wie man dagegen in Berlin zu alle dem sich verhalten hat, wird unser nächster Artikel darlegen.

Artikel III.

Wir beendeten unsern letzten Artikel mit der Frage: was seit dem Erscheinen der Denkschrift der Eisenbahnverwaltungen in Bezug hierauf in Berlin geschehen sein möge? Wir haben diesfalls zu berichten, daß von dem Preußischen Handelsministerium Anfangs Februar d. J. und noch vor Eröffnung des Preußischen Handelstages vier Eisenbahnvorstände mit einem assistirenden Rechtsanwalte und fünf kaufmännische Sachverständige zu einer Conferenz darüber einberufen wurden. Die Resultate dieser Conferenz waren für den Fabrik- und Handelsstand offenbar ungünstig. Denn wenn auch die aus dem Handelsstande zugezogenen Mitglieder an mehreren Vorschriften des Tit. V. des Entwurfs des Handelsgesetzbuches fest hielten, so ließen sie doch anderseits wiederum höchst wichtige und nothwendige Gesetzvorschriften theils gänzlich fallen, theils geneh-

migten sie solche Abänderungen des Entwurfs, daß der Werth des letztern offenbar abgeschwächt wurde. So haben die Mitglieder aus dem Handelsstande z. B. bezüglich der einflußreichen Bestimmung im Art. 370 des Entwurfs, lautend: „In allen Fällen hat der Frachtführer unter gleichen Umständen den Transport so viel als möglich nach der Reihenfolge der Anmeldung der Frachtstücke zu bewirken", nach unserm Dafürhalten ohne allen haltbaren Grund darein gewilligt, daß solche gänzlich gestrichen werde. So haben sie ferner die werthvolle Vorschrift im Art. 373. des Entwurfes: „daß für den Fall verspäteter Ablieferung neben dem Verluste der Fracht auch der Ersatz des diesen Verlust übersteigenden erweislichen Schadens gefordert werden könne, welcher durch die verspätete Ablieferung entstanden", ebenfalls streichen lassen und genehmigt, daß an diese Stelle dafür gesetzt werde: „so kann keine weitere Entschädigung gefordert werden". So haben hiernächst die kaufmännischen Sachverständigen rücksichtlich der gleich bedeutungsvollen Bestimmungen, wonach (Art 374, 375.) „der Frachtführer für seine Leute und Zwischenfrachtführer zu haften und der Zwischenfrachtführer durch Annahme der Waare und des Frachtbriefes eine selbstständige Verbindlichkeit, die Waare dem Frachtbriefe gemäß an den Empfänger abzuliefern, habe", genehmigt, daß solche mit derartigen Zusätzen versehen werden können, durch welche jene den Durchgangsverkehr und die Haftpflicht der Zwischenfrachtführer ordnenden Vorschriften theils geradezu wieder aufgehoben werden, theils den Eisenbahnen die ihnen höchst wünschenswerthe Gelegenheit wieder zugeführt und zurück gegeben wird, das Verkehrsgeschäft mit Verträgen (d. h. alle mal mittelst ihrer autonomischen Reglements) willenlos gemachten Versendern gegenüber ordnen zu können. Ja, so haben sie in ähnlicher Weise den hohen Werth des Art. 375., wonach: „Verträge, durch welche die Eisenbahnverwaltungen ihre gesetzliche Haftpflicht zum Schadenersatze beschränken oder aufheben würden, null und nichtig sein sollen", dadurch wieder abschwächen lassen, daß sie zu Abänderungen, Zusätzen und Ausnahmen ihre Beistimmung ertheilt, in Folge deren der Art. 376. in seinen frühern Rechtswirkungen als kaum vorhanden betrachtet werden kann.

Zu diesem übeln, die Rechte und Interessen der Handelswelt beeinträchtigenden Ergebnisse der im Handelsministerium abgehaltenen Conferenz kamen aber bald darauf auch noch andre ungünstige Umstände. Der Preußische Handelstag trat zusammen. Statt durch diesen den Entwurf Tit. V in seinen billigen und gerechten und auf den anerkanntesten Bedürfnissen des Verkehrs beruhenden Vorschriften unverkümmert wieder hergestellt zu sehen, beschloß der Handelstag vielmehr in seiner sechsten Sitzung am 28. Februar 1860 einstimmig folgendes, ihm von seiner Commission vorgelegtes Votum: „Die Staatsregierung zu ersuchen, bei der dritten Lesung des Nürnberger Handelsgesetzentwurfs dahin wirken zu wollen, daß der Titel V. desselben, betreffend das Frachtgeschäft, mit den in der neulichen Conferenz bei dem Herrn Handelsminister beschlossenen Abänderungen zur Annahme komme" Kaum trauten wir unsern Augen, als wir in der officiellen Ausgabe der Verhandlungen des Handelstages in Berlin dies Seite 68 und 70 vorfanden. Denn es dünkte uns eine Unmöglichkeit, daß eine Versammlung, welche die Interessen des Handels (nämlich des Handels mit Gütern, aber nicht mit Actien und Werthpapieren) zu vertreten berechtigt wie verpflichtet erachtet werden mußte, nach unsern Auffassungen wenigstens diese Interessen so verkennen könne, um mit ihrem Votum, statt dem Verkehre die Anerkennung seiner berechtigten Forderungen zu schaffen, vielmehr einen guten Theil der Autonomie der Eisenbahnverwaltungen unbewußt wieder herstellte und die Gelegenheit, zu den drückenden Reglements zurückkehren zu können, den Eisenbahnverwaltungen geradezu als ein Geschenk in den Schooß warf.

An den Versammlungen des Handelstages activ nicht Theil nehmend, sind wir zu wenig von den dabei vorgekommenen Thatsachen unterrichtet, um mit voller Zuverlässigkeit eine solche räthselhafte, fast im ganzen Deutschen Vaterlande mit tiefem Bedauern aufgenommene Erscheinung in ihren Ursachen beurtheilen zu können. Wir sind daher nur auf die officielle Ausgabe der Verhandlungen und auf die Folgerungen hingewiesen, die sich daraus ziehen lassen. Und dort finden wir Seite 1 in dem Verzeichnisse der zur Berathung für den Handelstag eingegangenen Anträge keineswegs einen Antrag darauf gerichtet: über den ganzen Titel V. des Entwurfs berathen zu sollen, vielmehr hierher gehörig nur die zwei Petitionen von Magdeburg und Bielefeld, welche lediglich gesetzliche Vorschriften verlangen über ermangelnde Ersatzverbindlichkeit der Eisenbahnen bei Mancos und bei Nichtinnehaltung der Lieferfristen. Nach Seite 68 der officiellen Ausgabe haben auch bezüglich der Eisenbahnfragen unter Nr. 1. nur die

gedachten beiden Petitionen auf der Tagesordnung gestanden, während unter Nr. 2 die Tagesordnung für Verbesserung der Eisenbahntarife festgestellt war. Vor der betreffenden Sitzung darüber war also der Versammlung wahrscheinlich gar nicht bekannt, daß der ganze Titel V. des Nürnberger Entwurfs zur Discussion und Beschlußfassung kommen solle. Und da im officiellen Berichte darüber auch der Denkschrift der Eisenbahnverwaltungen und der umfänglichen separaten Abänderungsvorschläge derselben nicht mit einer Silbe Erwähnung geschehen ist, so muß ferner noch angenommen werden, daß diese Schriftstücke der Eisenbahnverwaltungen dem versammelten Plenum des Handelstages gar nicht vorgelegen, vielleicht nicht einmal der Nürnberger Entwurf Tit. V. im vollen Texte den Herren der Versammlung mitgetheilt worden sein möge. Und gleichwohl und trotz dem finden wir, daß (unter Nr. 1) über den **ganzen Titel V.** plötzlich Bericht erstattet und der **ganze Titel V mit allen den Abänderungsvorschlägen** der bezeichneten vorherigen **Conferenz** der Versammlung zur Annahme von ihrer Commission empfohlen und auch von der Versammlung nach „**kurzer Discussion einhellig**“ wirklich angenommen worden ist. Unter solchen Umständen glauben wir daher Grund zu der Vermuthung zu haben, daß bei den reichen Erfahrungen und bei der hohen Intelligenz, welche im Plenum der Versammlung des Handelstages vertreten gewesen sind, der Mangel von Unterlagen behufs eigner Prüfung und Feststellung eines Urtheils für den Einzelnen, das Unvorbereitetsein dafür, die Ueberraschung des Hereinziehens fremder Stoffe Anlaß gewesen sein dürfte, den Vorschlägen der Commission in der guten Hoffnung, daß sie die Interessen des Handelsstandes wohl genügend gewahrt haben werde, Vertrauen zu schenken und ihnen Folge zu geben.

Es treten uns aber dabei noch einige sehr bedeutungsvolle Fragen entgegen. Die eine ist die: war auch die Commission berechtigt, den **ganzen** Titel V. des Nürnberger Entwurfs und die **ganzen** in der vorherigen Conferenz bei dem Handelsministerium vereinbarten Abänderungsvorschläge zur Discussion und zur Beschlußfassung zu bringen, oder hat sie, da eben nur die beiden Petitionen angesagt waren, diesfalls ihren Auftrag überschritten? Und wenn die Commission dazu berechtigt gewesen sein sollte, hat sie dafür Sorge getragen, daß jeder Einzelne der Plenarversammlung die gesammten dazu gehörigen schriftlichen und gedruckten Unterlagen **vor** der Sitzung und auch **rechtzeitig** zum eignen eingehenden Studium empfangen gehabt? Und wenn diese vorher nicht ausgetheilt worden sein sollten, durfte die Commission mit Gewißheit voraussetzen, daß ein jeder der Versammlung von jedem Satze des Titels V. und von jedem Satze der Denkschrift der Eisenbahnverwaltungen, auch von jedem Satze der Abänderungsvorschläge und jedem Satze der in der Conferenz beschlossenen Modificationen, **sammt den doch dazu gehörigen Motiven** genaue Kenntniß **vor** der Sitzung schon gehabt, oder doch **in** der Sitzung mit der ganzen Ausführlichkeit, die dazu gehört, davon unterrichtet worden sei, um ein **selbstständiges** Urtheil darüber fällen zu können; ein Urtheil, welches man nach unsrer Auffassung bei der Reichhaltigkeit des Stoffs nur dann überhaupt mit Sicherheit wird fällen können, wenn vorher die volle Gesammtheit aller Gesetznormen und die volle Gesammtheit aller Einwendungen, Abänderungen und Motive dazu, vergleichend und gegen einander abwägend, der ruhigen Prüfung unterzogen worden? Sodann aber fragen wir noch: befanden sich Eisenbahnvorstände in der Bericht erstattenden Commission? Und waren Eisenbahnvorstände etwa auch bei den Abstimmungen in der Plenarversammlung des Handelstages gegenwärtig? Haben solche an der Discussion Theil genommen, oder sind sie dabei, um nicht in eigner Sache mitzuwirken, da, wo nur die Interessen des Handelsstandes in Frage und zur Entscheidung vorlagen, etwa bei Eisenbahnfragen, abgetreten? Wie kommt es, daß ein Rechtsanwalt in dem Verzeichnisse der Deputirten zum Handelstage Seite 9 der officiellen Ausgabe der Verhandlungen unter den Handlungsdeputirten von Berlin mit aufgezeichnet worden ist? Welche Thätigkeit hatte derselbe bei dem Handelstage und namentlich bei jener Sitzung der Commission wie bei der Plenarsitzung über Eisenbahnfragen? Und da wir einen Rechtsanwalt gleichen Namens unter der Denkschrift der Eisenbahnverwaltungen, ferner unter den Abänderungsvorschlägen derselben, endlich auch in der Conferenz bei'm Handelsministerium wieder vorfinden, sind alle diese für die Eisenbahnfragen mithandelnden Personen gleichen Namens und der **für die Interessen des Handelsstandes** bei dem Handelstage **zugezogene** Rechtsverständige ganz identisch? Ist ferner der bei allen Versammlungen, wo es sich um wichtige Entscheidungen handelt, in anerkannt praktischer Uebung stehende Grundsatz

richtig, wonach Leute, deren Doppelstellung sie in Zwiespalt mit ihren Entschließungen zu bringen geeignet ist, sich jeder Mitthätigkeit dabei zu enthalten pflegen? War der Grundsatz der Incompatibilität bei der Eisenbahnfrage auch bezüglich des Handelstages anwendbar? Und endlich, wenn der Handelstag heut', nachdem die Presse nach und nach die Dinge etwas durchsichtig und hell beleuchtet hat, noch einmal über das von seiner Commission vorgeschlagene Votum in der Eisenbahnfrage abstimmen sollte, würde die Abstimmung grade wieder nach „kurzer Discussion" und wieder so „einhellig" beistimmend für die Annahme jenes Votums ausfallen?

Wir geben all' diese verschiedenen Fragen in der Hoffnung, daß wir zur Bereicherung eines richtigen Einblicks in die berührten Verhältnisse Aufklärung und Belehrung noch von Betheiligten und Sachkundigen empfangen möchten, und werden unsre nächsten Darlegungen den Fundamentalsätzen zuwenden, auf denen das ganze Eisenbahnwesen beruht und welche rechtliche Folgerungen daraus zu Gunsten der Verkehrswelt gezogen werden müssen.

Artikel IV.

In unserm letzten Artikel haben wir dargelegt, was in Berlin durch Conferenzen, Commissionsberichte und Handelstagsbeschlüsse geschehen ist, um den Titel V. des Nürnberger Entwurfs in seinen weisen Bestimmungen wieder abzuschwächen. Man hat damit, um die Wahrheit zu sagen, den Eisenbahnverwaltungen in die Hände gearbeitet und diesen — ob bewußt, ob unbewußt, wollen wir nicht entscheiden — die Gefälligkeit erwiesen, mit ihren willkürlichen, dem Fabrik- und Handelsstande höchst gefährlichen Reglements den Verkehr fort und fort beherrschen zu können. Nun haben wir zwar schon in unseren früheren Artikeln darauf hingewiesen, daß eine ausgedehnte Opposition in den gesammten Deutschen Einzelstaaten, ja auch an kleinen wie großen Fabrik- und Handelsplätzen unseres eignen Preußischen Vaterlandes gegen den Beschluß des Preußischen Handelstages sich erhoben hat, um diesen damit wieder zu paralysiren und so der unverkümmerten Aufrechthaltung des Titel V. des Nürnberger Entwurfs dienstbar zu werden. Wir unterschätzen auch bei dem Umfange so wie bei dem Nachdrucke dieser Opposition und bei der klar vorliegenden Berechtigung derselben deren Einfluß auf die Regierungen, um darnach ihren Nürnberger Commissaren für die dritte Lesung des Entwurfs die nöthigen Instructionen zu ertheilen, keineswegs. Allein unserm Dafürhalten nach liegt dennoch, gleich wie für alle Preußischen Handelskammern, so vorzugsweise auch für den einflußreichen Fabrik- und Handelsstand Berlins die unabweisbare Nothwendigkeit vor, seine Stimme ebenfalls noch zu erheben, um seine Interessen noch sicherer geschützt zu wissen als bei einem ferneren Schweigen, welches nicht nur leicht, sondern ganz gewiß dafür gedeutet werden würde und müßte, als ob der Berliner Fabrik- und Handelsstand gegen die Beschlüsse des Preußischen Handelstages etwas gar nicht zu erinnern fände. Und wenn wir annehmen dürfen, daß ohne Manifestation des Fabrik- und Handelsstandes der Hauptstadt des Landes unsere Regierung vielleicht sich in den Zweifel versetzt glauben könnte, ob sie der neuesten Opposition der übrigen Preußischen Handelskammern oder den Beschlüssen des Handelstages Folge zu geben habe, so erscheint diese Manifestation zu Gunsten des Gesetzentwurfs um so dringlicher. Und sollte, da wohl in den Spitzen und Vertretern der Körperschaften des Handelsstandes auch stark betheiligte Eisenbahn- und Börsenmänner repräsentirt sein möchten, durch die so zusammengesetzten Organe und Vertreter des Handelsstandes eine solche Manifestation — wenn man nämlich, was wir voraussetzen, mit einer solchen übereinstimmte — nicht gelingen, so werden wir nicht nöthig haben erst darauf hinweisen zu müssen, daß es ein verfassungsmäßiges Befugniß jedes Preußischen Staatsbürgers ist, auf dem Wege der Petition seine Wünsche, Bitten und Anträge an den Sitz der Regierung bringen zu dürfen.

Wir sind überzeugt, daß sie damit thun würden, was sie nicht lassen dürfen, dafern sie des Schutzes ihrer Verkehrsinteressen und der Rechte versichert sein wollen, welche die Nürnberger Gesetzcommission für sie bei der zweiten Lesung des Entwurfs erstritten hat. Die Einwände, denen wir in der erwähnten Denkschrift der Eisenbahnverwaltungen dagegen fast auf allen Seiten begegnen, daß nämlich die Vorschriften des Entwurfs des Titel V. gradezu unausführbar seien, daß der Handelsstand damit verlieren, Nachtheile statt Vortheile eintauschen würde, und daß es eine Ungerechtigkeit, ein Attentat auf ihre Kassen sei, deren Ausführung beanspruchen zu wollen, wir

sagen, diese Einwände sind nach unsern Auffassungen insgesammt unbeachtliche. Denn die Denkschrift sagt nicht bloß in verdeckter Weise, sondern sogar mit klaren Worten, daß die Unausführbarkeit in den vermehrten Verwaltungsaufwänden liege, welche die Eisenbahnen für ein zahlreicheres Bureau und Betriebspersonal und für ein verbessertes und vermehrtes Betriebsmaterial dann zu opfern haben würden, und sie bestreiten diesfalls die Berechtigung der gesetzgebenden Gewalt, sie dazu mit Zwangsgesetzen nöthigen zu können. Wir haben dagegen aber, und dies sind die Fundamentalsätze, welche wir am Ende unsers dritten Artikels andeuteten und in der Eingangs erwähnten Gegenschrift des Dresdner und Chemnitzer Fabrik- und Handelsstandes in überzeugender Weise umfänglicher ausgeführt finden, kürzlich Folgendes zu bemerken.

Die großartigen Schöpfungen der Eisenbahnen, welche wir als die geflügelten Boten der Freiheit und Civilisation so wie der Verbrüderung der Nationen segnen, bedurften zu ihrer Entstehung von der gesetzgebenden Gewalt der tiefgreifendsten Ausnahmegesetze, namentlich des Rechts der Expropriation, dessen Schwere in Tausenden und abermals Tausenden von Fällen schmerzlich empfunden worden ist. Eine solche Vergewaltigung fand ihre Berechtigung nur in dem Gedanken, daß die Eisenbahnen, als das schnellste und wohlfeilste Beförderungsmittel, die Gewerbe, die Industrie, den Handel durch Erleichterung allen Austausches erhöhen, den Consumenten wie Producenten und dem unentbehrlichen Mittelgliede, dem Handelstande, also der großen staatlichen Familie Wohlfahrt zuführen und als ein **Mittel** zu diesem Zwecke, nicht aber als **Selbstzweck** in die Reihe volkswirthschaftlicher Institutionen eingeführt werden sollen. Darum galten die Gesetze für ihre Entstehung nicht der Speculation einzelner, sondern der allgemeinen Wohlfahrt. Daraus folgt, daß ohne die klarsten und bündigsten Nachweise eines besondern Nutzens für das Publicum, ohne Darlegung eines mit Grund zu erwartenden Gewinnes für die Interessen der ganzen Nation Eisenbahnlinien nicht entstehen konnten und sollten. Der erweisbare allgemeine und öffentliche Nutzen ist sonach nicht bloß ihr rechtliches, sondern zugleich ihr nothwendiges wie ihr alleiniges Fundament, auf welchem ihre Concession und ihre ganze Entstehung ruht, gleichwie es im Preußischen Landrechte Th. II Tit. 6 § 25. lautet: „Die Rechte der Corporationen kommen nur solchen vom Staate genehmigten Gesellschaften zu, welche sich zu einem fortdauernden gemeinnützigen Zwecke verbunden haben." Hieraus ergeben sich alle weitern Folgerungen von selbst, oben an, daß die Eisenbahnverwaltungen nach ihrem Entstehen, nach ihrer in's Leben getretenen Wirksamkeit sich nicht mehr wie Privilegirte und Exemte zu betrachten haben, sondern auf gleicher Linie des Rechts wie der Pflicht mit jedem einzelnen Gliede der staatlichen Familie stehen sollen. Darum muß auch ihre autonomische Gewalt, durch Reglements einseitig und willkürlich die Grundsätze des Verkehrs und der Verkehrspflichtigen zu schaffen, so wie die Haftpflicht theils gänzlich abzulehnen, theils abzumindern oder an erschwerte Bedingungen zu knüpfen, gebrochen und dafür gesorgt werden, daß ihre Rechte und ihre Pflichten mit der höher stehenden allgemeinen Landesgesetzgebung in Einklang gebracht werden. Jeder Ausnahmezustand für eine einzelne Körperschaft — Eisenbahnverwaltungen — ist schon in Hinblick auf die durch die Staatsverfassung garantirten Rechte der Gleichheit des Staatsbürgers vor dem Gesetz unzulässig und verwerflich.

Es folgt aus alle dem, daß, wenn die Einrichtungen der Eisenbahnen, deren Handhabung und Gebahren den Voraussetzungen nicht mehr oder nicht vollständig entsprechen, welche der Gesetzgeber bei der Concession der Eisenbahnen sich stellen mußte, und wenn die Eisenbahnen ihr factisches Monopol benutzen, die Befugnisse der Verkehrtreibenden durch einseitige, willkürliche Handlungen oder Unterlassungen zu beeinträchtigen, der Gesetzgeber einzuschreiten berechtigt wie verpflichtet ist, die Zustände, wie sie die Concessionsertheilung voraussetzte, so wie das Normale in den Rechten und Pflichten der Staatsbürger durch neue Gesetze herbeizuführen. Hiernach ist auch der Zwang gegen die Eisenbahnen, Aufwände für Verbesserungen zu machen, welche die Interessen des nationalen Verkehrs erheischen, zweifellos gerechtfertigt. Die Englische Parlamentsacte vom 10. Juli 1854 geht in allen diesen Dingen den Eisenbahnverwaltungen gegenüber viel weiter, als unser Nürnberger Gesetzentwurf vorschreibt. Dieselbe befiehlt mit unerbittlicher Strenge jede mögliche Erleichterung und Annehmlichkeit für den Verkehrtreibenden, sie ordnet den Durchgangsverkehr an, wer auch immer Eigenthümer oder Verwalter von Eisenbahnen und damit zusammenstoßenden Canälen sei, sie schreibt vor, daß zu Gunsten oder Nachtheil keiner Gesellschaft oder Einzelperson oder Waare

ungleichmäßige Preise bestehen und gezahlt werden dürfen, sie macht die Verwaltungen und ihre Leute für jeden Schaden verantwortlich, und dafern, wie sie es oft thun, die Eisenbahnverwaltungen durch besondere Reglements diese Haftpflicht abzuschwächen unternehmen, erklärt die Parlamentsacte dergleichen Reglements für null und nichtig und überläßt es nur dem erkennenden Richter, eine oder die andre Reglementsbestimmung dann aufrecht erhalten zu können, wenn er, der Richter, solche billig und vernünftig finden sollte. Diese Vorschriften bestehen in Altengland, auf dem klassischen Boden für natürliche, individuelle Freiheit, geschaffen erst dann für den stolzen Briten, nachdem man erkannt, daß seine Eisenbahnverwaltungen ohne festen gesetzlichen Zwang mit ihrer Willkür die Verkehrtreibenden maßlos heimgesucht hatten. Und wir in Deutschland wollten uns scheuen, die Interessen des großen allgemeinen Verkehrs weniger zu schützen? Wir wollten glauben, ein Gesetz, so mild und schonend noch für die Eisenbahnen, wie der Tit V. des Nürnberger Entwurfs es ist, sei ohne rechtliches Fundament? Nein, wir glauben durch unsre Betrachtungen den Betheiligten eine andre Ueberzeugung zugeführt zu haben und wünschen für die allgemeine Volkswohlfahrt, daß sie diese ihre Ueberzeugung laut und rückhaltlos an den Stellen, wo der Einfluß für die Gesetzgebung waltet, auch manifestiren möchten!

Druck: Faber'sche Buchdruckerei (G. C. F. Faber) in Magdeburg.





